

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



Warszawski Transport Publiczny

08/2023

WAKACJE… I PO WAKACJACH



Wejdź na

e-pop.wtp.waw.pl

i zawnioskuj

O KARTĘ UCZNIA

bez wychodzenia z domu

- Dla pierwszoklasisty – na 8 lat
- Dla uczniów, których uprawnienia stracą ważność 30.09.2023 r. celem ich przedłużenia



Kartę otrzymasz również w Punktach Obsługi Pasażerów oraz za pośrednictwem szkoły



Szczegółowe informacje uzyskasz w szkole oraz na stronie www.wtp.waw.pl



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Monika Nowicka, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Tegoroczne wakacje zbliżają się do końca – na ulicach i w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego widać coraz więcej osób. Przygotowujemy się do pierwszego dnia nauki w szkołach – w tym roku będzie to 4 września. I od tego dnia WTP rusza pełną parą – wracają „normalne" rozkłady jazdy autobusów, tramwajów i metra; linie i połączenia szkolne. W tym roku będzie to specjalny powakacyjny powrót bo równocześnie zakończy się kilka remontów i inwestycji (lub ich etapów). Przede wszystkim tramwaje znowu, po roku przerwy, będą jeździły ulicą Puławską przez pl. Unii Lubelskiej. Pojadą kilkusetmetrowym odcinkiem nowego torowiska i przez nowiutkie rozjazdy przy Goworka i Rakowieckiej. Tu w przyszłości tramwaje będą skręcały w kierunku Ochoty oraz Wilanowa. Wróci ruch tramwajowy na ulicy Wólczyńskiej i do pętli na Annopolu. Autobusy pozostaną na objazdach spowodowanych trwającą budową trasy tramwajowej do Wilanowa. Niestety, pasażerowie nadal będą się zmagali ze zmianami w kursowaniu pociągów – PKP PLK, zarządca infrastruktury kolejowej, modernizuje Warszawski Węzeł Kolejowy i zapowiada następne zmiany rozkładów jazdy.

O tym wszystkim piszemy obszernie w tym numerze iZTM – przedstawiamy zmiany w kursowaniu WTP a także robimy podsumowanie remontowo-inwestycyjne.

Nietypowo natomiast wyglądają Podróże z komunikacją w tym numerze – pokazujemy miejsce, gdzie niestety dziś nie można pojechać, bo trwa rosyjska agresja na Ukrainę. Pozostaje komunikacyjną ciekawostką, gdyż funkcjonowała tam trasa tramwajowa łącząca miasto z dużym zakładem przemysłowym. To był efekt centralnego planowania i decyzji podejmowanych w dawnym ZSRR, które z racjonalnością często niewiele miały wspólnego.

A już zupełnie historycznie to prezentujemy dzieło naszej koleżanki, która połączyła swoje pasje – historyczną i komunikacyjną. Efektem jest interaktywna mapa warszawskich przystanków z lat 1925, 1994 i 2023, którą można oglądać w internecie.

Życzymy przyjemnej lektury

Wyłączenie ruchu tramwajowego wzdłuż ulic Połczyńskiej i Wolskiej

Budowa linii tramwajowej na ulicy M. Kasprzaka wkroczyła w kolejny etap. Tramwajarze rozpoczęli przyłączanie nowej trasy do już istniejącego torowiska wzdłuż ulicy Wolskiej.

Od poniedziałku 7 sierpnia dwukierunkowe składy dojeżdżają do przystanków PKP Wola (Wolska) – od strony centrum oraz Fort Wola – od strony Bemowa. Wyłączony z ruchu tramwajowego odcinek obsługuje autobusowa linia zastępcza **Z26**.

Oto szczegółowe trasy linii, obowiązujące od 7 sierpnia:

23 powrót na trasę podstawową: NOWE BEMOWO – CZYNSZOWA,

26 skierowanie na trasę skróconą: WIATRACZNA – ... – Wolska – PKP WOLA (WOLSKA),

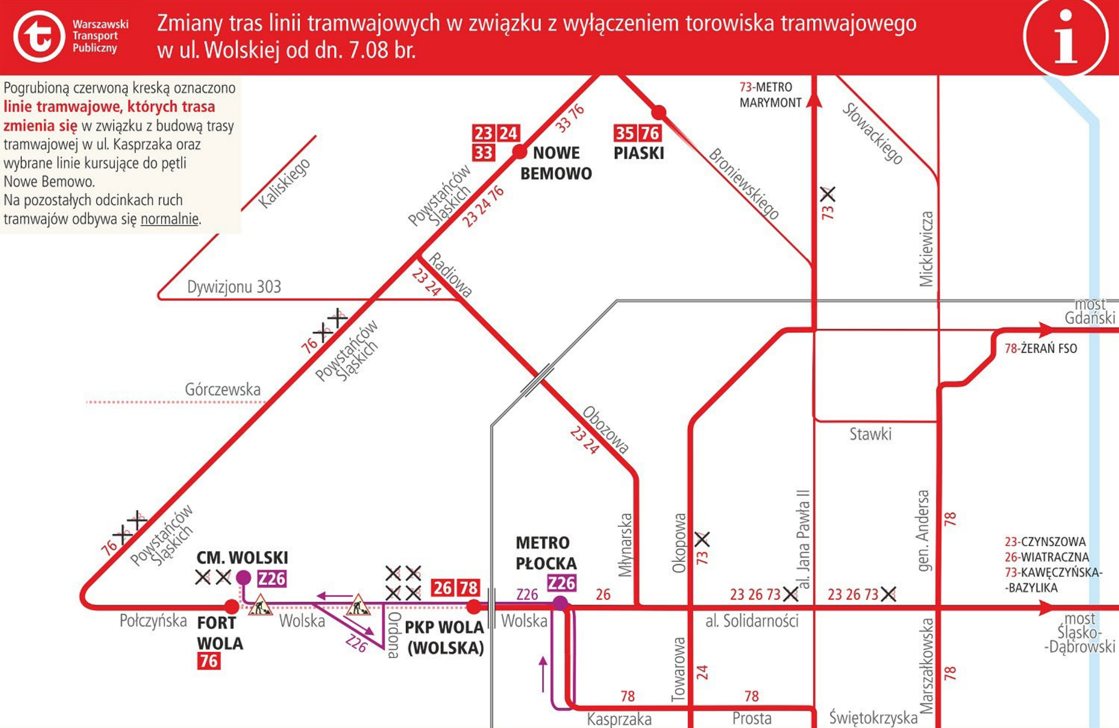
73: METRO-MARYMONT – J. Słowackiego – ks. J. Popiełuszki – al. Jana Pawła II – Okopowa – al. „Solidarności” – Targowa – Kijowska – al. Tysiąclecia – Kawęczyńska – KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA

78 skierowanie na trasę skróconą: ŻERAŃ FSO – ... – M. Kasprzaka – Skierniewicka – Wolska – PKP WOLA (WOLSKA),

Linie **13** i **27** są zawieszone.

Uruchomiono zastępczą linia autobusową **Z26** na trasie: CM. WOLSKI – Wolska – M. Kasprzaka – J. K. Ordona (powrót: Wolska) – Wolska – METRO PŁOCKA (powrót: Skierniewicka – M. Kasprzaka – Płocka).

Budowa nowej trasy na ulicy M. Kasprzaka i przebudowa torowiska wzdłuż Wolskiej mają zakończyć się w marcu 2024 roku. Przerwa w ruchu tramwajów na ulicy Wolskiej potrwa do końca 2023 roku.



Trwają prace na budowie II linii metra

Trwają prace na budowie ostatniego, zachodniego odcinka II linii metra - do stacji Karolin. Wykonawcy budują m.in. łącznik tunelowy pod jezdniami ulicy Górczewskiej.

Jaka prace są realizowane? Zanim zostaną wywiercone tunele podziemnej kolei, wykonawca zbuduje łączniki między nimi. Łącznik pomiędzy tunelami metra będzie wykonywany metodami górniczymi pod osłoną gruntu wzmocnionego iniekcjami wysokociśnieniowymi. Polegają one na wstrzyknięciu w grunt mieszanki betonowej. Takie działanie pozwoli w przyszłości na wykonanie niezbędnych prac metodą bezwykopową. Plac budowy będzie odpowiednio zabezpieczony przed zalaniem i zanieczyszczeniem.

Co na budowie?

Na Bemowie budowany jest niemal czterokilometrowy odcinek metra, na który składają się trzy stacje pasażerskie: Lazurowa, Chrzanów, Karolin oraz Stacja Techniczno-Postojowa Karolin. Prowadzone są prace fundamentowe – wykonawcy drążą i betonują ściany szczelinowe, a także wykonują roboty sanitarne w zakresie przebudowy i budowy sieci wodno-kanalizacyjnej.

Prace skupiają się na budowie ścian szczelinowych korpusów podziemnych przystanków. Zakończono już stawianie ścian dla szybu startowego TBM, który zlokalizowany jest przy stacji C01 Karolin, skąd ruszą maszyny drążące tunele.

Na stacji STP Karolin trwa realizacja sieci kanalizacyjnej oraz roboty ziemne i żelbetowe pod budynki elektrowozowni i hal.



Przebudowa ulicy Przasnyskiej – zmiana trasy linii 221

Trwa przebudowa ulicy Przasnyskiej na Żoliborzu. Jezdnia zyska nową nawierzchnię na 600-metrowym odcinku, a na skrzyżowaniu z ulicą Z. Krasińskiego powstanie rondo. Autobusy linii 221 będą jeździły zmienioną trasą do połowy września.

Drogowcy zamknęli ulicę Przasnyską na odcinku między Z. Krasińskiego a Duchnicką – przejazd na wprost L. Rydygiera został zachowany.

Autobusy linii 221 kursują po zmienionej trasie w obu kierunkach:

221 DW. GDAŃSKI (RYDYGIERA) – ks. R. Indrzejczyka – L. Rydygiera – Powązkowska – J. Ficowskiego – POWĄZKI CM. WOJSKOWY.

Na czas trwania objazdu zawieszony został przystanek Przasnyska 04.



Wakacyjny remont schodów na stacji metra Centrum

Łącznie osiem ciągów schodów ruchomych na stacji metra Centrum zostanie wyremontowanych tego lata. Ich naprawa podzielona jest na etapy w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu utrudniały poruszanie pasażerom. Prace potrwają do poniedziałku 11 września.



W wakacje mniej osób korzysta z komunikacji publicznej, więc Metro Warszawskie wykorzystuje ten czas na przeprowadzenie napraw na stacjach. Operacją tego typu jest remont wysłużonych schodów ruchomych na stacji Centrum.

Prace zaplanowane zostały w czterech etapach, dwa z nich już się zakończyły. Pozostały do wykonania jeszcze roboty:

- od 21 sierpnia do 4 września wyłączone są dwa ciągi schodów - po jednym prowadzącym na „patelnię" z każdego z peronów;
- od 4 do 11 września wyłączony będzie ostatni ciąg na „patelnię" z peronu w stronę Młocin, a także ten prowadzący z antresoli na górę – na wysokości placu Defilad.

Na stacji STP Karolin trwa realizacja sieci kanalizacyjnej oraz roboty ziemne i żelbetowe pod budynki elektrowozowni i hal.

Nowe zadaszenie nad wejściem do metra Świętokrzyska

Smukłe, przeszklone, w kształcie litery M – tak wygląda nowe zadaszenie nad zejściem na stację metra Świętokrzyska linii M1. Po kilku miesiącach prac ponownie otwarto wejście u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej.

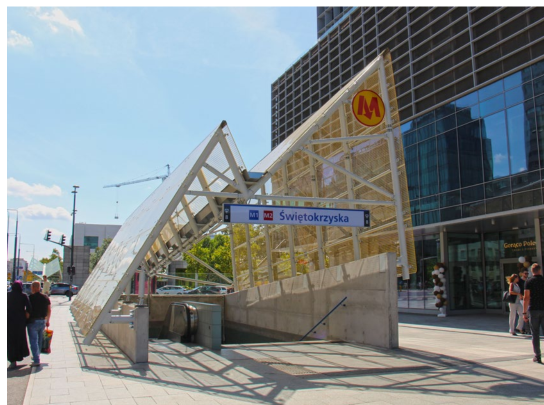
Smukła „emka" zamiast tuby

Nowe zadaszenie wejścia nr 8 powstało w miejsce dawnej, przeszklonej, niebieskiej tuby. Trzy takie zadaszenia (trzecie wejście do metra M1 jest na wysokości ulicy Zielnej) pojawiły się tutaj wraz z otwarciem w maju 2001 roku odcinka pierwszej linii metra – od stacji Centrum do stacji Ratusz (dziś Ratusz Arsenał).

Wymianą zadaszenia drugiego wejścia zajęła się spółka CP Development – inwestor nowego biurowca na rogu ulicy Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej. Zadaszenie nawiązuje wyglądem do tych nad wejściami na stacje drugiej linii metra. Na stalową konstrukcję w kolorze jasnoszarym nałożono szklany dach układający się w kształt litery M. Tafle szkła są zadrukowane figurami geometrycznymi w kolorze żółtym. Skrajne szklane narożniki są zaokrąglone. Jednocześnie wymienione zostały elementy informacji wizualnej – nowe, duże i czytelne, nawiązują do stylistyki obowiązującej na drugiej linii metra.

Centrum na nowo

Na przestrzeni ostatnich lat narożnik, jak i same ulice – Marszałkowska i Świętokrzyska – zmieniły się nie do poznania. Impulsem była budowa centralnego odcinka linii metra M2 – od jej zakończenia, Świętokrzyska jest ulicą z szerokimi wygodnymi chodnikami, z dużą ilością zieleni, miejskimi meblami i infrastrukturą rowerową. Jedno z wejść na stację drugiej linii zostało wkomponowane w parter nowego budynku Sezamu w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania. Kilka lat później, pod koniec 2021 roku, na przeciwległym rogu otwarto budynek biurowy Central Point. Schody do stacji M1 i windę przy ulicy Świętokrzyskiej inwestor ulokował w parterze gmachu.



Z tym samym biletem do pociągu

Mieszkańcy aglomeracji warszawskiej mogą korzystać z jednego biletu w Warszawskim Transporcie Publicznym i pociągach Kolei Mazowieckich w kolejnych latach. Przedłużona została umowa na Wspólny Bilet KM-ZTM.

Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego oraz Robert Stępień, prezes Zarządu Kolei Mazowieckich podpisali umowę o funkcjonowanie oferty Wspólny Bilet KM-ZTM.

– Dzięki wspólnemu biletowi mamy w aglomeracji spójny system transportowy obejmujący kolej, tramwaje, autobusy i metro – powiedziała Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego. – Patrząc na ogromną liczbę pasażerów korzystających z jednego biletu zakodowanego na karcie z logo WTP, trudno już dziś sobie wyobrazić system bez takiego rozwiązania.

Umowa została zawarta na okres od 1 sierpnia 2023 do 31 marca 2025. Wartość umowy to 393,8 mln zł brutto, środki pochodzą z budżetu m.st. Warszawy. W poszczególnych latach stawki przewozowe będą wynosiły: w 2023 roku – 35,31 zł/pockm netto, w 2024 roku – 37,08 zł/pockm netto, w 2025 roku – 38,93 zł/pockm netto.

– Ta oferta doskonale promuje kolej jako środek zbiorowego transportu miejskiego. Tym bardziej, że jakość świadczonych przez nas usług przewozowych jest na wysokim poziomie. W parku taborowym mamy coraz więcej nowoczesnych pojazdów szynowych (ponad 53 proc.), zapewniających bezpieczną i wygodną podróż. Pod koniec lipca odebraliśmy ostatnie elektryczne zespoły trakcyjne ER160 FLIRT trzeciej generacji. Mieszkańcy Warszawy, którzy cenią oszczędność czasu wybierają właśnie pociągi Kolei Mazowieckich. To najszybszy sposób przedostania się z lewobrzeżnej części stolicy np. na Pragę – tłumaczył Robert Stępień, prezes Zarządu Kolei Mazowieckich.

Czystsze powietrze

Oferta Wspólnego Biletu ZTM-KM funkcjonuje w aglomeracji warszawskiej od 2005 roku – wtedy dotyczyła jedynie jednej trasy, jednak w kolejnych latach obszar jej obowiązywania się powiększał, a oferta rozwijała. Dzięki niej pasażerowie mający bilety ZTM dobowe lub dłuższe (czyli bilety 3-dniowe, weekendowe, 30 lub 90 dniowe), bilet seniora, bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci lub uprawnienia do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie (wynikające z uchwał Rady m.st Warszawy), mogą jeździć pociągami Kolei Mazowieckich w określonej strefie bez konieczności kupowania dodatkowego biletu na pociąg.

To oznacza nie tylko wygodę w codziennych podróżach, ale także wymierne korzyści finansowe – rocznie można zaoszczędzić kilkaset złotych. Nie bez znaczenia jest również aspekt ochrony środowiska – transport szynowy uznawany jest za najbardziej ekologiczny.

Miliony pasażerów

Strefa obowiązywania wspólnego biletu sięga kilkunastu kilometrów poza Warszawę. Mieszkańcy gmin sąsiadujących ze stolicą mogą dojechać do jednej ze stacji skomunikowanej z WTP i przesiąść się do tramwaju, autobusu lub metra. Dzięki dopłatom gmin mogą kodować Bilety Metropolitalne (30 lub 90 dniowe) w niższej cenie.

Zielono-białe pociągi mazowieckiego przewoźnika zatrzymują się w samym sercu Warszawy – na stacji Warszawa Śródmieście – oraz w pobliżu stacji



obydwu linii metra: Centrum, Dworzec Gdański, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński, Młynów, Dworzec Gdański.

W stolicy pociągi KM są znakomitym rozszerzeniem sieci WTP – zarówno w centrum Warszawy, jak i na jej obrzeżach. Jeżdżą na terenie takich dzielnic, jak Wawer, Białołęka, Ursynów, Ursus i Włochy. Połączenia KM uzupełniają się z warszawską Szybką Koleją Miejską – sięgają dalej w głąb województwa, a na wspólnych z SKM odcinkach tras - tam, gdzie jest najwięcej pasażerów - pociągi na stacjach pojawiają się częściej.

Nic dziwnego, że takie łączone podróże cieszą się dużą popularnością. Szacujemy, że w 2022 roku w ramach oferty Wspólnego Biletu z przejazdów koleją skorzystało ponad 30 mln pasażerów, czyli ponad połowa wszystkich pasażerów KM (ok. 59 mln).

Bilety ZTM są honorowane w pociągach KM na obszarze ograniczonym stacjami: Sulejówek Miłosna, Otwock Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Legionowo Przystanek, Legionowo Piaski, Zagościniec. Przystankami granicznymi I i II strefy są stacje: Warszawa Wola Grzybowska, Warszawa Falenica, Warszawa Jeziorki, Warszawa Ursus Niedźwiadek, Warszawa Gołąbki, Warszawa Zacisze-Wilno, Warszawa Mokry Ług.

Trzeba pamiętać, że bilet musi być wcześniej skasowany (nie we wszystkich składach KM są kasowniki) – w pojeździe WTP, bramce metra itp. Bilety można także aktywować/skasować u kierownika pociągu lub na bilecie kartonikowym samodzielnie napisać datę i godzinę rozpoczęcia podróży. Oferta wspólnego biletu obowiązuje także w pociągach Warszawskiej Kolei Dojazdowej na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Opacz.

Weekend w Warszawie i na Mazowszu – kup Mazobilet!

Mazobilet to nowa oferta, dzięki której w weekendy bez ograniczeń można podróżować pociągami Kolei Mazowieckich, WKD i SKM, a także metrem, tramwajami i autobusami. Władze Mazowsza i Warszawy podpisały porozumienie w tej sprawie.

Jest także druga, dobra wiadomość dla pasażerów. Do 31 marca 2025 roku przedłużona została umowa na wspólny bilet w Warszawskim Transporcie Publicznym i pociągach Kolei Mazowieckich.

– Stawiamy na komunikację publiczną. Inwestujemy w tabor, zbudowaliśmy 11 nowych stacji metra, nowe linie SKM. Zależy nam, żeby połączenia w całej metropolii były jak najlepsze, by wszyscy jej mieszkańcy mogli się swobodnie poruszać. Chcemy ułatwić wszystkim mieszkańcom Mazowsza zwiedzanie Warszawy, warszawiakom dać możliwość, by mogli odpocząć na Mazowszu i poznać jego zakątki – mówił podczas konferencji prezydent Warszawy, Rafał Trzaskowski.

Czym jest Mazobilet i do czego uprawnia?

Mazobilet to bilet imienny, który można kupić w kasach biletowych i biletomatach, a także za pośrednictwem aplikacji mobilnych: Koleje Mazowieckie, SkyCash, mPay lub przez internet. Bilet może być kupiony przez jednego pasażera lub grupę liczącą od 2 do 5 osób (jedna z nich musi wpisać swoje dane na bilecie). Jednoosobowy kosztuje 49 zł, grupowy - 99 zł.

Oferta obowiązuje w każdy weekend - od piątku od godz. 19 do poniedziałku do godz. 8. Więcej informacji można znaleźć w zakładce Mazobilet.

Podróżni, którzy kupią Mazobilet, będą mogli jeździć pociągami Kolei Mazowieckich (z wyjątkiem pociągów „Słoneczny" i „Słoneczny BIS"), Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Szybkiej Kolei Miejskiej oraz autobusami KM na trasie Stacja Modlin-Lotnisko Modlin, a także środkami Warszawskiego Transportu Publicznego (autobusami, tramwajami, metrem) w I i II strefie biletowej.

Do skorzystania z nowej oferty zachęca wicemarszałek Rafał Rajkowski. – Mazobilet to dla mieszkańców naszego regionu świetna okazja do zwiedzenia Warszawy i Mazowsza. Trwają wakacje, więc przy planowaniu letnich weekendowych podróży warto pomyśleć o zamianie samochodu na bardziej ekologiczny środek transportu.

Niemal równocześnie z wprowadzeniem Mazobiletu stołeczny Zarząd Transportu Miejskiego i Koleje Mazowieckie podpisały umowę o przedłużeniu funkcjonowania tzw. wspólnego biletu KM-ZTM.

MAZO-BILET
BILET NA WEEKEND
WARSZAWA – MAZOWSZE – – WARSZAWA
Oferta obowiązuje w terminie:
1 sierpnia - 31 października 2023 r.

Zamknięcie adresu windykacja@ztm.waw.pl

W poniedziałek 24 lipca adres mailowy windykacja@ztm.waw.pl został zastąpiony formularzem e-POP.

Dotychczas, by złożyć reklamację lub wniosek windykacyjny należało wysłać wiadomość mailową na specjalny adres poczty elektronicznej, opisując przedmiot sprawy i załączając odpowiednie dokumenty. Teraz cała procedura jest prostsza i szybsza. Adres mailowy został zastąpiony formularzem, dostępnym w elektronicznym Punkcie Obsługi Pasażerów.



Intuicyjny formularz

Kwestionariusze dostępne w e-POP zawierają instruktaże, które krok po kroku pomagają użytkownikom w złożeniu odpowiednich wniosków. Zawierają czytelne opisy danych, które powinny zostać wprowadzone oraz informacje dotyczące niezbędnych dokumentów, jakie należy dołączyć do wniosku.

Wypełnienie formularza trwa dosłownie chwilę i - w porównaniu do tradycyjnej formy złożenia wniosku przez adres mailowy - zajmuje mniej czasu.

Jakie sprawy windykacyjne załatwisz przez e-POP?

W e-POP załatwisz kwestie związane z reklamacją dotyczącą: braku biletu, awarii biletomatu w pojeździe, braku karty miejskiej lub innego nośnika, braku dokumentu potwierdzającego bezpłatne lub ulgowe przejazdy.

Złożysz wniosek o: podanie stanu zadłużenia, skan wezwania lub wezwań do zapłaty wystawionych podczas kontroli biletowej, wezwanie przedsądowe i przedegzekucyjne, zwrot środków pieniężnych, potwierdzenie spłaty zadłużenia, rozłożenie zadłużenia na raty.

Dokonasz również zgłoszenia upadłości konsumenckiej.

Dedykowane formularze znajdziesz na stronie https://e-pop.wtp.waw.pl/ w zakładce „Windykacja / Reklamacja windykacyjna". ▪

Co gubią pasażerowie w metrze?

„Zostawiłam telefon w pociągu", „Czy ktoś znalazł moje klucze?", „Zgubiłem ulubioną czapkę" – takie i podobne wiadomości przychodzą codziennie do Metra Warszawskiego. Co zatem zrobić, gdy coś zostanie w pociągu lub na peronie kolejki podziemnej? W pierwszej kolejności warto zajrzeć lub zadzwonić do Punktu Odbioru Rzeczy Znalezionych, który regularnie pomaga pasażerom odzyskać ich zguby.



Metro przewozi dziennie ponad 700 tys. pasażerów. Korzystają oni z podziemnej kolei jadąc do szkoły, pracy, na spotkanie ze znajomymi. Czasem w roztargnieniu zdarza się, że ktoś zostawi telefon lub nie zauważy, że wypadły mu z kieszeni klucze. Rocznie to prawie 3 tys. zostawionych w pociągach metra lub na peronach przedmiotów – blisko osiem zgub dziennie.

Punkt odbioru na stacji Stadion

Jeżeli zorientowaliśmy się, że coś zgubiliśmy i podejrzewamy, że mogło to się stać w metrze, można w łatwy sposób to sprawdzić. Informację o tym, co



zostało znalezione, można uzyskać, dzwoniąc na numer (22) 655-42-42 lub wysyłając mail na adres info@metro.waw.pl. Pracownicy metra sprawdzą, czy dana rzecz została znaleziona i wyjaśnią, co zrobić, żeby ją odebrać.

Jest jednak miejsce, gdzie można od razu szukać zaginionych skarbów, a także odnieść znalezione przedmioty, pozostawione przez kogoś innego. Znajduje się ono na antresoli stacji M2 Stadion Narodowy. Punkt Odbioru Rzeczy Znalezionych czynny jest od poniedziałku do piątku w godzinach 7.30-15.00.

Średnio trafia tu 2,8-2,9 tys. przedmiotów rocznie. Ponad jedna trzecia z nich „odnajduje" właściciela. Głównie są to telefony, klucze, czasem przedmioty sezonowe – latem parasole, zimą czapki i rękawiczki. Jednak zdarzają się przedmioty zupełnie nietypowe: kule ortopedyczne, hulajnogi, a ostatnio np. ręcznie zrobiona deskorolka.

Co dzieje się z przedmiotami, po które nie zgłaszają się zainteresowani? Część trafia do stołecznego Biura Rzeczy Znalezionych przy ulicy Dzielnej 15, gdzie dalej oczekują na właścicieli. Część jednak jest utylizowanych – dotyczy to przedmiotów o szacunkowej wartości poniżej 100 zł – np. pojedynczych rękawiczek czy słuchawek bluetooth.

Dokumenty, zegarki i telefony

W 2022 roku w miejskim Biurze Rzeczy Znalezionych przyjęto na przechowanie 9,4 tys. rzeczy, rok wcześniej było ich 6,6 tys. Warszawiacy gubili głównie dokumenty, telefony, zegarki i elektronikę. Na ulicę Dzielną 15 przyniesiono w ubiegłym roku blisko 5,6 tys. dokumentów oraz 3,8 tys. przedmiotów, w tym portfele, pieniądze, 612 telefonów, 187 zegarków, 76 laptopów, 65 tabletów, 36 czytników e-book, 26 rowerów oraz 23 aparaty fotograficzne.

Przedmioty dostarczane są przede wszystkim przez policję, Metro Warszawskie, Lotnisko Chopina, Tramwaje Warszawskie i centra handlowe. Pracownicy biura poszukują właścicieli przedmiotów i starają się ich zidentyfikować. Dzwonią pod numery telefonów, znajdujące się na wizytówkach pozostawionych w teczkach i dokumentach oraz numery ostatnio wybierane w znalezionych telefonach lub kontaktują się z właścicielami drogą mailową. W przypadku zablokowanych telefonów informacja przekazywana jest do właściwego operatora.

Jak odebrać zagubione rzeczy?

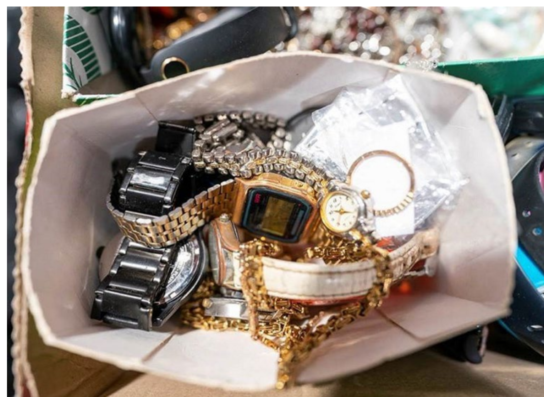
Aby odebrać zagubione przedmioty w miejskim biurze przy ulicy Dzielnej należy przedstawić dowód zakupu lub inny dokument poświadczający własność. Kiedy jest to niemożliwe (np. w przypadku obrączki, zegarka czy pierścionka) – konieczne będzie dokładne opisanie zguby, określenie jej cech szczególnych oraz wskazanie okoliczności i potencjalnego miejsca zagubienia.

Rzeczy są przechowywane przez dwa lata od dnia znalezienia. Po tym terminie prawo własności przechodzi na znalazcę, o ile odbierze rzecz w wyznaczonym terminie. W przypadku nieodebrania rzeczy ich właścicielem staje się na mocy art. 19 ust. 1 ustawy o rzeczach znalezionych m.st. Warszawa.

Do tej pory aż 146 nieodebranych przez właścicieli tabletów oraz 41 laptopów przekazanych zostało na potrzeby zbiórki komputerów dla warszawskich uczniów – akcji zainicjowanej przez Młodzieżową Radę m.st. Warszawy. W 2022 roku przekazano również 518 rzeczy do Biura Kultury Urzędu m.st. Warszawy, które planowało udzielenie pomocy obywatelom Ukrainy zamieszkującym Warszawę. Wśród tych rzeczy był m.in. sprzęt sportowy: rowery, hulajnogi, torby, plecaki oraz wózki dziecięce i odzież.

Gdzie szukać zguby?

Ogłoszenia na temat zagubionych przedmiotów publikowane są m.in. w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy informacyjnej Biura Rzeczy Znalezionych oraz Elektronicznej Tablicy Ogłoszeń Urzędu m.st. Warszawy. Informacje na temat godzin otwarcia Biura oraz dane kontaktowe dostępne są na stronie BRZ.



Przystanki bez szpetnych napisów

Pseudograffiti znika z miejskiej przestrzeni – także z przystanków. Zarząd Oczyszczania Miasta czyści z bohomazów wiaty i kosze na śmieci. Bazgroły usunięto już z 3500 wiat i 350 koszy.

Bohomazy w przestrzeni publicznej, to nie wyraz sztuki, a akt wandalizmu. Oszpecają przystanki i miejskie meble i negatywnie wpływają na estetykę miasta. Dlatego Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) regularnie usuwa szpecące pseudograffiti z wiat i koszy na śmieci.

– Czyste i estetyczne przystanki to większy komfort pasażerów komunikacji miejskiej. Gdy są zadbane, kształtują pozytywny wizerunek stolicy. Aby osiągnąć wymagany efekt, prowadzimy całodobowy monitoring porządku w mieście. Współpracujemy w tym zakresie również z innymi służbami. Oprócz tego, że sprzątanie prowadzimy regularnie i kompleksowo, to reagujemy także w nagłych sytuacjach, a do takich zaliczamy akty wandalizmu w postaci pseudograffiti. – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.

Umyte przystanki

Najwięcej interwencji związanych z usuwaniem bazgrołów służby oczyszczania podejmują na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego. Wyspecjalizowane grupy szybkiego reagowania ZOM od początku roku wyczyściły z pseudograffiti już aż 3500 wiat, a przez cały zeszły rok – 5000. Ślady po farbach i markerach są usuwane z szyb i słupków przystankowych przy pomocy bezpiecznych dla środowiska preparatów. Następnie ekipa porządkowa dokładnie myje cały przystanek.





Czyste kosze

Celem wandali są także betonowe kosze na śmieci. Zarząd Oczyszczania Miasta co roku prowadzi akcję oczyszczania pojemników z bazgrołów. Żeby skutecznie usunąć z chropowatej powierzchni kosza pozostałości po sprejach, konieczne jest użycie specjalistycznych, biodegradowalnych środków ułatwiających pozbycie się bazgrołów, a następnie wody pod ciśnieniem. W tym roku estetyczny wygląd odzyskało już 350 koszy ustawionych na chodnikach i przystankach komunikacji miejskiej. ZOM będzie prowadził akcję do końca jesieni i docelowo może oczyścić nawet 1000 pojemników. W ubiegłym roku służby oczyszczania miasta zadbały w ten sposób o ponad 900 koszy.

Regularne porządki

Oprócz interwencyjnego usuwania pseudograffiti, ZOM kompleksowo myje zadaszenia przystanków. W tym roku służby oczyściły już 3100 wiat. Do osiągnięcia oczekiwanego efektu potrzebne jest nie tylko mycie ręczne, ale także woda pod ciśnieniem, która zmywa brud z dachów, ścian, gablot, wiat oraz ławek i chodnika.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Informacje o zniszczonych elementach infrastruktury zbierają kontrolerzy Zarządu Oczyszczania Miasta, którzy codziennie sprawdzają miasto pod kątem czystości. Zgłoszenia spływają również od innych jednostek, m.in. Zarządu Transportu Miejskiego czy Zarządu Dróg Miejskich. Wsparciem w działaniach służb oczyszczania są mieszkańcy, którzy informację o miejscu oszpeconym pseudograffiti przekazują do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Stamtąd zgłoszenie trafia do odpowiedniego zarządcy, który dba o czystość w konkretnym miejscu. Oprócz ZOM są to np. urzędy dzielnic, Zarząd Zieleni m.st. Warszawy czy administratorzy osiedli.



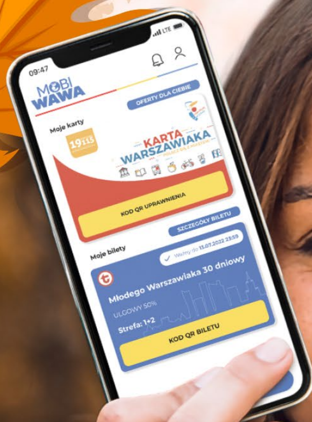
JESIENNE BILETOBRANIE

KUP BILET DŁUGOOKRESOWY

AKTYWUJ GO I WYGRAJ

BILET 30-DNIOWY

Zarejestruj kartę w dniach 16-30 września
na biletobranie.wtp.waw.pl





To było intensywne lato

Kończą się bardzo intensywne wakacje na warszawskich ulicach. W letnich miesiącach udało się wykonać wiele prac na ważnych inwestycjach, m.in. przy budowie tramwaju do Wilanowa i nowej zajezdni na Annopolu. Od września większość linii tramwajowych wraca na swoje normalne trasy, część linii autobusowych pozostanie na objazdach.

Warszawa stawia na ekologiczny transport szynowy. Trwa wymiana taboru tramwajowego, a nowoczesne wagony już niedługo będą miały do dyspozycji więcej tras. Praktycznie w każdej części naszego miasta dzieje się coś, co już niedługo ułatwi i przyspieszy podróże. W zachodniej części powstaje tramwaj na ulicy M. Kasprzaka. Na Mokotowie toczy się wielka inwestycja, która podróże do Wilanowa uczyni bardziej komfortowymi. Na Annopolu rośnie nowa zajezdnia (pierwsza od wielu lat), bo skoro tramwajów ma być więcej, to więcej musi być też miejsc do ich obsługi. Na Bielanach tramwajarze poprawiali tory na Wólczyńskiej (rozjazdy na poszczególnych skrzyżowaniach), na odcinku między al. W. Reymonta a Młocinami.

Cała naprzód na ulicy Puławskiej

Te inwestycje, rozwijające Warszawski Transport Publiczny, toczą się oczywiście nie bez wpływu na codzienne funkcjonowanie miasta, dlatego najbardziej uciążliwe prace są w okresie wakacyjnym, gdy warszawiacy wypoczywają i ruch na ulicach jest mniejszy. Od początku września w kilku miejscach zakończą roboty budowlane.

Co się zmieni? Przede wszystkim wróci ruch tramwajów na ulicy Puławskiej. Czekają na to z niecierpliwością nie tylko mieszkańcy okolicznych bloków i domów, ale wszyscy, którzy podróżują z północy na południe Warszawy (albo w odwrotnym kierunku). Od 4 września, kiedy do szkół wracają uczniowie, tramwaje zaczną jeździć na ulicy Puławskiej i Marszałkowskiej i co ważne, pojadą po zupełnie przebudowanym torowisku.

Nowe torowisko jest już przygotowane pod kolejne inwestycje. Tramwajarze wybudowali rozjazdy dla tramwajów, które w przyszłym roku pojadą ulicą Goworka, a w dalszej przyszłości także Rakowiecką. Tory są tak zaplanowane, żeby utrzymać płynność ruchu nawet wtedy, gdy tramwajów będzie więcej. Oddzielne tory będą dla większości skrętów i dla jazdy na wprost (tramwaje jadące do centrum lub do Wilanowa pojadą przez skrzyżowanie innym torem niż te skręcające w Goworka).

Nowe torowisko też się zazieleni. Na pięciusetmetrowym odcinku torowiska na Puławskiej będzie rósł rozchodnik. Na przystanku przy Goworka zostaną zasadzone drzewa. W okolicy skrzyżowania będzie ponad 200 krzewów i rabaty – 1000 bylin i cebul kwiatowych. Rabaty będą także przed budynkiem banku na odcinku o długości 100 m.

Łatwiej na Bródnie i na rondzie Tybetu

Od 4 września łatwiej i szybciej będzie się podróżowało we wschodniej części Warszawy, gdzie powstaje zajezdnia Annopol i przez całe wakacje na odcinku między stacją metra Bródno a pętlą Annopol nie jeździły tramwaje. Teraz to się zmieni, bo kończą się prace w rejonie skrzyżowania ulic Annopol i Inowłodzkiej, które były potrzebne, żeby dostosować układ torowy w rejonie przyszłej zajezdni. W trakcie prowadzonych prac tramwaje zmieniały kierunek jazdy na nakładce przy metrze Bródno i siłą rzeczy ich ruch był w tamtej

części Warszawy ograniczony. Nie kończą się jeszcze prace na kolejnym odcinku – do pętli Żerań Wschodni. Tutaj w dalszym ciągu składy nie kursują, ale za to w godzinach szczytów komunikacyjnych jeżdżą autobusy linii zastępczej Z-1.

Podobnie jest na ulicy M. Kasprzaka, gdzie znaczną część inwestycji udało się już wykonać; większość torów na nowej trasie jest już gotowa, a tramwajarze wykorzystali wakacje do prac na skrzyżowaniu z aleją Prymasa Tysiąclecia. Zabrali się w tym czasie za łączenie ułożonych odcinków torowiska na rondzie Tybetu. Plac budowy zajął środek skrzyżowania i jezdnie alei Prymasa Tysiąclecia pod wiaduktami, dlatego autobusy musiały nadkładać trochę drogi. Już niedługo ma się to zmienić i tak jak dawniej, pojadą na wprost przez rondo. Tramwajarze pracują też na dalszym odcinku nowej trasy i składy jadące ulicami Wolską i Połczyńską dojeżdżają z jednej strony w pobliżu skrzyżowania z aleją Prymasa Tysiąclecia a z drugiej – cmentarza Wolskiego. Tam zmieniają kierunek jazdy korzystając ze specjalnego rozjazdu.

Tramwajarze zakończą remont torowiska na Bielanach – tramwaje ponownie dojadą na Młociny ulicami Wólczyńską i T. Nocznickiego czyli pojawią się tam składy linii 33 oraz zastępczej 76. Na swoje stałe trasy w tym rejonie wrócą autobusy, które przez ostatnie tygodnie jeździły trasami objazdowymi.

Tunele, wiadukty, ronda

Trwają prace nie tylko przy budowie „szyn naziemnych", ale też przy największej inwestycji komunikacyjnej ostatnich lat, czyli kolei podziemnej. W wakacje na Bemowie rozpoczęła się budowa łącznika pod jezdniami ulicy Górczewskiej – trzeba to zrobić, zanim będą budowane tunele podziemnej kolei. W trakcie prac budowniczowie metra badali i wzmacniali grunt (wstrzykiwali pod wysokim ciśnieniem mieszankę betonową). Pozwoli to w przyszłości wykonać niezbędne prace metodą bezwykopową, a sam plac budowy będzie zabezpieczony przed zalaniem i zanieczyszczeniem.

W trakcie prac trzeba było zamknąć torowisko wzdłuż ulicy Górczewskiej – tramwaje nie jeżdżą od skrzyżowania z Powstańców Śląskich do pętli Os. Górczewska. W połowie września ruch tramwajów w tamtym rejonie zostanie przywrócony, a tramwaje linii 28 znów będą jeździły ulicą Górczewską.

W innej części Warszawy też mamy do czynienia ze skomplikowaną inwestycją, która ma wpływ na kursowanie WTP – remontem wiaduktów Trasy Łazienkowskiej. Budowniczowie jedne etapy prac kończą, a inne rozpoczynają. Zajmują się wiaduktami nad ulicami Bajońską i Paryską na Saskiej Kępie. Powstaną tutaj nie tylko nowe przejścia nad Trasą Łazienkowską, ale też nowe oświetlenie, oznakowanie oraz ekrany akustyczne. Posadzone będą również nowe drzewa i krzewy. Przy okazji tych prac zmieniła się trasa autobusów linii E-1, które w kierunku stacji metra Stadion Narodowy jadą prosto ulicą Saską, skręcają w Zwycięzców i nią jadą do Wału Miedzeszyńskiego, czyli do swojej stałej trasy.

Równolegle toczą się prace w innym miejscu. Drogowcy z ZDM remontują ulicę Piękną. Korzystają z tego budowniczowie wiaduktów Trasy Łazienkowskiej na lewym brzegu Wisły. To dla nich najlepszy moment na zamknięcie ulicy Myśliwieckiej. Gotowe są już fragmenty płyty wiaduktu po obu stronach ronda S. Sedlaczka, na których rozpoczęło się montowanie krawężników oraz desek gzymsowych. Kolejne fundamenty, filary i części płyty wiaduktu są zbrojone, szalowane i przygotowywane do betonowania. Na rondzie prowadzone są roboty brukarskie. Dlatego linie autobusowe 107, 159, 171, 517 oraz N33 i N83 zmieniły swoje trasy. Drogowcy na pierwszy dzień szkoły zapowiedzieli zakończenie remontu ulicy Pięknej, więc autobusy 107 i 159 wrócą na swoje trasy podstawowe. Pozostałe prace w tamtym rejonie będą trwały nadal. ■



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

Tramwaj fabryczny – z kart historii Awdijiwki w Zagłębiu Donieckim

Niewielkie, 30-tysięczne miasto na wschodzie Ukrainy, leży zaledwie kilkanaście kilometrów od Doniecka – stolicy wielkiego, przemysłowego regionu. W ostatnich latach to miejsce walk Ukrainy najpierw z prorosyjskimi separatystami a potem po agresji Rosji z armią rosyjską. W tym artykule nie będziemy pisać o wojnie – opowiemy o ciekawostce komunikacyjnej z historii miasta. Awdijiwski tramwaj łączył blokowiska mieszkalne z oddalonym o kilka kilometrów od miasta kombinatem chemicznym, przez ponad pół wieku dowożąc robotników do pracy. Świetlane plany zakładały nawet połączenie malutkiej sieci z tramwajami w Doniecku.

Tramwajem do fabryki nie tylko w Awdijiwce

Historia fabrycznego tramwaju Zagłębia Donieckiego rozpoczęła się w 1965 roku, gdy uruchomiono kilkunastokilometrową, dwutorową linię, łączącą miasto z oddalonym od zabudowań, ogromnym kombinatem chemicznym. Tramwaje obsługiwały kilka bram zakładu (pętle zlokalizowano przy bramie głównej oraz kawałek dalej, przy czwartej bramie wejściowej, gdzie docierały wybrane kursy).

W 1986 roku dobudowano fragment linii na południe od Awdijiwki, do miejscowości Spartak.



Wówczas linia wydłużyła się aż do 24 km. Spartak leży dosłownie „rzut beretem" od administracyjnych granic Doniecka – w śmiałych planach było nawet połączenie obu sieci. Inwestycji jednak nigdy nie zrealizowano, a w 2004 rokuzamknięto cały fragment linii do Spartaku.

Linia tramwajowa, łącząca niewielkie miasto z zakładem przemysłowym, w naszych warunkach może wydać się co najmniej dziwnym pomysłem. W miastach byłego ZSRR jednak podobne połączenia nie były niczym dziwnym – nierzadko sama fabryka była/jest właścicielem przedsiębiorstwa tramwajowego. Podobne linie funkcjonują do dziś choćby w białoruskim Mozyrzu, kazachskim Temirtau i Ust-Kamienogorsku, rosyjskim Ust-Ilimsku, Angarsku czy Nowokuźniecku. A to tylko niektóre z wielu przykładów.

„Stare, ale jare". Najważniejsze, że jeździ

Zdjęcia awdijiwskich tramwajów pochodzą z 2013 roku – wtedy jeszcze nic nie zapowiadało działań wojennych na wschodzie Ukrainy, które, niestety, miały bezpośredni wpływ na dalsze funkcjonowanie tej fabrycznej linii.

Dekadę temu co prawda awdijiwskie tramwaje już „cienko przędły", ale pomimo kiepskiej kondycji wagonów i torowiska, jeździły. I to z całkiem zadowalającą częstotliwością – w godzinach zmian w fabryce tramwaje podjeżdżały na przystanki nawet co 10 minut, a linię 1, kursującą do centralnej bramy kombinatu, nierzadko obsługiwały dwuwagonowe składy (co w byłym ZSRR jest dość rzadkie, zwłaszcza na mniejszych sieciach).

Całość parku taborowego stanowiły radzieckie wagony KTM-5 o prostej konstrukcji, których produkcja przypada na lata 1969-92. W sumie powstało ich ponad 14 tys. sztuk – wciąż można je spotkać w wielu miastach byłego ZSRR. W samej Awdijiwce łącznie jeździły 23 sztuki.

Taryfa

W Adwijiwce, jak w wielu ukraińskich miastach, taryfa biletowa nie była zbyt rozbudowana. Właściwie nie było jej w ogóle – bilety tylko jednego rodzaju były sprzedawane przez konduktora, który pracował w każdym tramwaju. Rekompensatą za niski standard przejazdu była konkurencyjna cena – wówczas jednorazowy przejazd kosztował 1 hrywnę (wtedy ok. 40 groszy). Nic dziwnego, że do pracy zdecydowanie bardziej opłacało się dojeżdżać tramwajem niż własnym samochodem.

Heroiczna walka o utrzymanie ruchu

W lipcu 2015 roku, podczas pierwszych działań wojennych w rejonie Doniecka, awdijiwska zajezdnia tramwajowa została ostrzelana. Uszkodzone zostały budynki gospodarcze i część wagonów



– realnym problemem stały się jednak przerwy w dostawie prądu do miasta.

Tramwaje w Awdijiwce stanęły po niemal 50 latach nieprzerwanej eksploatacji. Wydawać by się mogło, że to będzie ich koniec – takie zdarzenie mogło być gwoździem do trumny od lat nie modernizowanego przedsiębiorstwa tramwajowego.

Tak się nie stało - po roku stagnacji ruch przywrócono! Co prawda tylko na części istniejącej wcześniej trasy, bo pomiędzy kombinatem a zajezdnią tramwajową (mieszczącą się w północnej części miasta). Tramwaje w związku z tym nie dojeżdżały do centrum i większych blokowisk, co niestety odbiło się na niższej niż dotychczas frekwencji. Mieszkańcy powitali „zmartwychwstały" tramwaj z ogromnym entuzjazmem – radość jednak nie trwała długo.

Nie będzie „happyendu"

Nieustannie starano się o przywrócenie tramwajowego połączenia na pełnej trasie – bezskutecznie. W styczniu 2017 roku awdijiwski tramwaj ostatecznie dobiła typowa przyczyna likwidacji komunikacji publicznej na wschodzie - brak rentowności. Dziś szanse na przywrócenie ruchu są niemal bliskie zeru – to nadal teren walk.

Awdijiwskie tramwaje dołączają więc do historycznych, zamkniętych sieci tramwajowych w Zagłębiu Donieckim, obok m.in. Makiiwki i Kostiantyniwki.



Komunikacja po wakacjach zmiany tras i rozkładów od 4 września

Warszawski Transport Publiczny wraz z mieszkańcami stolicy wraca z wakacji. Od 4 września tramwaje, metro i większość linii autobusowych wrócą do podstawowych częstotliwości kursowania. Tramwaje ponownie będą jeździły ulicą Puławską przez pl. Unii Lubelskiej.

Od poniedziałku, 4 września standardowe rozkłady jazdy zostaną przywrócone na większości linii. Na stołeczne ulice wyjedzie odpowiednio o ok. 200 autobusów i 100 tramwajów niż w czasie wakacji. Wszystkie linie tramwajowe wrócą do przedwakacyjnej częstotliwości kursowania, pociągi metra będą podjeżdżały na stacje częściej - na linii **M1** co 2 minuty i 20 sekund a na linii **M2** – co 2 minuty i 50 sekund w godzinach szczytu.

Po wakacjach na ulice wrócą autobusy linii **192** (z korektą trasy przez ulicę F. M. Lanciego), **332**, **339**, **340**, **356**, **379**, **809**, **815**, **E-2** (ze zwiększoną częstotliwością).

Podstawowe rozkłady jazdy zostaną przywrócone dla linii **104**, **105**, **106**, **110**, **112**, **114**, **117**, **119**, **120**, **121**, **122**, **124**, **125**, **131**, **132**, **135**, **140**, **146**, **147**, **150**, **154**, **160**, **162**, **170**, **173**, **174**, **177**, **179**, **181**, **182**, **183**, **184**, **186**, **187**, **188**, **191**, **193**, **194**, **197**, **201**, **204**, **207**, **209**, **210**, **211**, **212**, **221**, **250**, **256**, **263**, **308**, **311**, **317**, **319**, **338**, **411**, **500**, **502**, **503**, **507**, **509**, **511**, **514**, **518**, **520**, **521**, **523**, **525**, **527**, **704**, **709**, **710**, **724**, **727**, **736**, **739**, **742**, **750**, **850**, **900**, **E-1**, L18, **L27**, **L45**, **L51**, **Z-1**.

Przywrócone zostaną kursy szkolne linii **121**, **142**, **150**, **152**, **164**, **226**, **502**, **522**.

Zdecydowaliśmy się utrzymać dotychczasowe trasy autobusów linii **211**, **331**, **414** i **517** – wprowadzone w czerwcu zmiany tras sprawdziły się.



Do końca wakacji akademickich utrzymane zostaną zmienione trasy i specjalne rozkłady dla linii **114**, **193** – autobusy wrócą do podstawowych częstotliwości kursowania od października. Przywrócone zostanie kursowanie linii **196** na pełnej trasie, ale na razie tylko w dni powszednie. Autobusy linii **401** będą kursowały według nowego rozkładu jazdy, ale do października na skróconej trasie Ursus-Niedźwiadek - Metro Służew.

Zmiany dla tramwajów

Wszystkie linie tramwajowe wrócą do częstotliwości kursowania sprzed wakacji – w zależności od rodzaju linii, tramwaje będą podjeżdżały na przystanki co 4 minuty w godzinach szczytu (co 6 minut poza szczytem) lub co 8 minut w godzinach szczytu (co 12 minut poza szczytem) i 15 minut w weekendy.

Trwa budowa linii tramwajowych do Wilanowa oraz wzdłuż ulicy Kasprzaka na Woli a także budowa metra na Bemowie. Od 4 września przywrócony zostanie ruch tramwajów na ulicy Puławskiej oraz na Wólczyńskiej i do pętli Annopol.

Przestaną jeździć tramwaje linii **75** i **78**, a **4**, **10**, **18**, **31** wrócą na trasy podstawowe:

4: ANNOPOL – … – Marszałkowska – Puławska – WYŚCIGI,

10: PKP WOLA (Wolska) – … – Nowowiejska – Puławska – WYŚCIGI (trasa skrócona ze względu na budowę trasy tramwajowej wzdłuż ulicy M. Kasprzaka),

18: ŻERAŃ FSO – … – Marszałkowska – Puławska – J.P. Woronicza – … – PKP SŁUŻEWIEC,

31: METRO WIERZBNO – J.P. Woronicza – Wołoska – Marynarska – PKP SŁUŻEWIEC.

Na Woli tramwaje dalej będą korzystały z rozjazdów nakładkowych na ulicy Wolskiej, dlatego zmieniona pozostanie trasa tramwajów linii 26 oraz zawieszone 13 i 27; nadal będą funkcjonowały linie 73 i 76 (z korektą trasy do Młocin) oraz zastępcza autobusowa Z26. Na swoje trasy wrócą tramwaje linii 28 (z korektą trasy do pętli Koło) i 33. Tramwaje linii 1, 3 i 4 oraz 25 wrócą na swoje stałe trasy, tj. będą dojeżdżały do pętli Annopol. Do Żerania Wschodniego będą dojeżdżały autobusy linii zastępczej Z-1 oraz 234. W ramach uzupełnienia istniejącego układu komunikacyjnego zdecydowaliśmy o utrzymaniu obecnej trasy linii 35 między Piaskami a pętlą przy ulicy S. Banacha.

Od niedzieli, 3 września zmieni się rozkład jazdy pociągów wszystkich przewoźników. Zmiany będą dotyczyły także pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej wszystkich linii oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Zmiany w kursowaniu pociągów od 3 września

Od niedzieli, 3 września zmieni się rozkład jazdy pociągów wszystkich przewoźników. Zmiany będą dotyczyły także pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej wszystkich linii oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Prosimy o sprawdzanie rozkładów przed podróżą!

Trwająca przebudowa i modernizacja Warszawy Zachodniej oraz linii kolejowej nr 7 między Warszawą Wschodnią a Warszawą Wawer będą miały największy wpływ na zmiany i ograniczenia w kursowaniu pociągów.

SKM linia S1 i S10

Połączenia na trasie z Otwocka do Pruszkowa nadal będą realizowane przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna, a także z pominięciem przystanku Warszawa Olszynka Grochowska. W dni powszednie, w pełnej relacji w obu kierunkach pojedzie 19 pociągów, a w dni wolne od pracy – 18. Od 4 do 12 września jedna para pociągów będzie kursowała w skróconej relacji Pruszków – Warszawa Falenica.

Pozostałe połączenia będą podzielone na dwie osobne trasy. Na odcinku Pruszków – Warszawa Główna pojadą pociągi linii S1. Do Pruszkowa dojedzie 16 pociągów, a do Warszawy – 18. Na odcinku Otwock – Warszawa Wschodnia będą kursowały pociągi linii S10. Do Otwocka pojedzie 19 pociągów, a do Warszawy – 17.

SKM linia S2 i S20

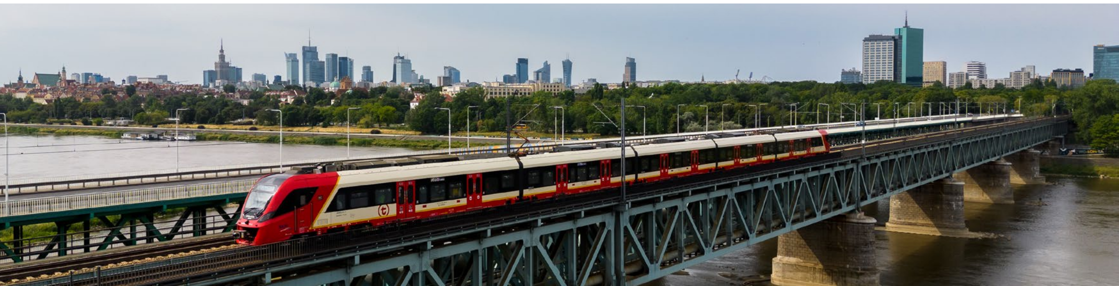
Od 3 września zostanie przywrócone kursowanie pociągów linii S2 przez podmiejską linię średnicową. Jednak z powodu modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na linii siedleckiej, do 12 września pociągi linii S2 i S20 będą kursowały z Lotniska Chopina (linia S2) lub Warszawy Wschodniej (linia S20) wyłącznie w skróconej relacji do i ze stacji Warszawa Rembertów.

W pełnej relacji, do Lotniska Chopina pojedzie 18 pociągów, a do Rembertowa – 16. Pozostałe kursy oznaczone jako linia S20, będą realizowane pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia i Warszawa Rembertów. Natomiast dwa ostatnie, wieczorne pociągi z Lotniska Chopina pojadą wyłącznie do przystanku Warszawa Rakowiec.

Od 13 września pociągi linii S2 będą kursowały na całej trasie, łączącej Sulejówek Miłosną i Lotnisko Chopina przez podmiejską linię średnicową. W pełnej relacji, do Sulejówka Miłosny pojedzie 15 pociągów, a do Lotniska Chopina – 17. Pozostałe, oznaczone jako linia S20, pojadą w skróconej relacji z Warszawy Wschodniej do Sulejówka Miłosny lub Warszawy Rembertów. Dwa ostatnie, wieczorne połączenia S2 z Lotniska Chopina będą wyłącznie do przystanku Warszawa Rakowiec.

SKM linia S3

Od niedzieli, 3 września, w dni powszednie do stołecznego portu lotniczego pojedzie 18 pociągów, a w odwrotnym kierunku – 19. Część z nich, podobnie jak dotychczas, będzie kursować do i z Radzymina, a pozostałe do i z Wieliszewa lub Legionowa Piasków.



W dni wolne od pracy pociągi linii S3 będą kursowały na trasie Warszawa Lotnisko Chopina – Legionowo Piaski. W obu kierunkach będzie uruchamianych po 18 połączeń w pełnej relacji.

SKM linia S4 / S40

W dni powszednie na trasie linii S4, łączącej Piaseczno i Zegrze Południowe pojedzie 19 par pociągów, a w dni wolne od pracy – 4 pary pociągów. W weekendy pozostałe pociągi będą kursowały pomiędzy Piasecznem i Legionowem.

Pociągi linii S40 nadal będą kursowały tylko w dni powszednie, w skróconej relacji do i z przystanku Warszawa Rakowiec, gdzie będzie można przesiąść się do tramwajów w kierunku centrum Warszawy. W ciągu dnia będzie to 13 połączeń, w obu kierunkach.

Zmienią się także rozkłady jazdy Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Pociągi WKD dojadą tylko do stacji Warszawa Reduta Ordona – nie pojadą dalej do Dworca Zachodniego i Śródmieścia. Pasażerowie będą mogli się przesiąść do autobusów WTP lub pociągów KM w Alejach Jerozolimskich, przy stacji Warszawa Aleje Jerozolimskie. ■

Nie tylko w POP-ie

Wakacje powoli dobiegają końca, coraz więcej osób wraca do Warszawskiego Transportu Publicznego. Od piątku 1 września wydłużamy godziny pracy stacjonarnych Punktów Obsługi Pasażerów. Wiele ze spraw związanych z podróżowaniem WTP można załatwić bez wychodzenia z domu a Warszawską Kartę Miejską dostać pocztą – korzystając z internetowych rozwiązań.

Punkty Obsługi Pasażerów będą czynne od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-20.00. Zapraszamy do punktów: Dworzec Centralny, Dworzec Zachodni, Grochowska 316/320 oraz przy stacjach metra: Młociny, Dworzec Gdański, Ratusz Arsenał, Centrum, Politechnika, Służew, Imielin, Bemowo, Księcia Janusza, Rondo ONZ, Dworzec Wileński, Kondratowicza. POP CH Blue City jest czynny od poniedziałku do soboty oraz w niedziele handlowe w godzinach 10.00-20.00. W soboty można załatwić niezbędne formalności w POP Metro Centrum i Metro Dworzec Wileński - będą one czynne w godzinach 8.00-15.00.

Do dyspozycji jest też ponad 3 tysiące biletomatów – stacjonarnych i mobilnych czyli jeżdżących w autobusach, tramwajach i pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej. Można w nich kupić bilety kartonikowe oraz długookresowe (30 i 90 dniowe), także Bilety warszawiaka/warszawianki i Bilety Metropolitalne.

Wizyta w POP-ie nie jest konieczna. Co załatwisz online?

Chcesz kupić bilet długookresowy lub Bilet warszawiaka/warszawianki? Planujesz zawieszenie lub odwieszenie biletu? Chcesz złożyć reklamację w związku z awarią biletomatu w pojeździe lub złożyć wniosek o abonament mieszkańca SPPN?

Nie trzeba odwiedzać stacjonarnych punktów POP. Te sprawy załatwisz bez potrzeby wychodzenia z domu, korzystając z e-POP, aplikacji mobiWAWA, platformy MojaWARSZAWA oraz dedykowanej strony Zarządu Dróg Miejskich.

e-POP

e-POP to elektroniczny Punkt Obsługi Pasażerów, dostępny na stronie e-pop.wtp.waw.pl. Można załatwić tu kwestie związane z:

- wydaniem Spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (kartę można otrzymać pocztą)/uprawnieniem Karty warszawiaka/warszawianki lub złożeniem wniosku o uprawnienie,
- wydaniem Karty Ucznia – kartę można otrzymać pocztą,
- złożeniem reklamacji spowodowanej brakiem biletu, awarią biletomatu w pojeździe, brakiem karty miejskiej lub innego nośnika, brakiem dokumentu potwierdzającego bezpłatne lub ulgowe przejazdy;
- zadłużeniem, wezwaniem do zapłaty wystawionym podczas kontroli biletowej, wezwaniem przedsądowym lub egzekucyjnym, zwrotem środków pieniężnych, potwierdzeniem spłaty zadłużenia, rozłożeniem zadłużenia na raty;
- zgłoszeniem dotyczącym upadłości konsumenckiej.

W przypadku pytań lub wątpliwości możesz umówić się na spotkanie informacyjne. Jak korzystać z e-POP? Wystarczy wybrać odpowiedni wniosek, wypełnić go i przesłać za pomocą formularza. Można to zrobić przez całą dobę.

mobiWAWA

MobiWAWA to miejska aplikacja mobilna, dzięki które można kupić bilet długookresowy 30 i 90 dniowy, ważny w 1, 2 i 1+2 strefie biletowej, w tym również Bilet warszawiaka/warszawianki a także zarządzać biletem - aktywować go, zawiesić, odwiesić lub przedłużyć.

Platforma MojaWARSZAWA

MojaWARSZAWA to internetowa platforma służąca do obsługi miejskich usług online. Za jej pomocą można wnioskować o wydanie Spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (kartę można otrzymać pocztą)/uprawnienie Karty warszawiaka/warszawianki lub złożyć wniosku o uprawnienie.

Abonament mieszkańca SPPN

Chcesz złożyć wniosek o abonament mieszkańca Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego? Można to zrobić online przez stronę abonamentzdomu.zdm.waw.pl.

Wystarczy zarejestrować się na stronie i złożyć zamówienie na interesujący abonament. Po zweryfikowaniu dokumentów otrzymuje się link do płatności - po potwierdzeniu transakcji abonament zostanie aktywowany i wysłany na adres mailowy podany w formularzu. ■



WARSZAWSKIE LINIE TURYSTYCZNE



Warszawa

DZIELNICA WISŁA

www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7

WARSZAWA 19115

Historia Warszawy odtwarzana z przystanków

A gdyby tak cofnąć się do roku 1925 i spróbować dotrzeć tramwajem w znane nam rejony stolicy? Wiedzielibyśmy, gdzie trzeba wsiąść, przesiąść się lub wysiąść? W sumie, to nie trzeba tak długiej podróży w czasie, bo nawet układu komunikacyjnego z 1994 roku możemy dziś nie pamiętać.

Komunikacyjną historię Warszawy warto dokumentować. To nie tylko wyjątkowe hobby, ale też praca, która pomaga ocalić od zapomnienia wręcz całe kwartały miasta. Z tego, jak przebiegały linie tramwajowe i autobusowe, gdzie postanowiono budować stacje metra, można wydedukować, gdzie i jak kiedyś żyli, pracowali, uczyli się i bawili warszawiacy, bo przecież komunikacja miejska docierała tam, gdzie ludzie chcieli się dostać. To zdanie można też odwrócić - w czasach, gdy samochód był luksusem, ludzie najczęściej docierali tam, gdzie dojeżdżał autobus lub tramwaj.

Oczywiście, przekopanie się przez stare plany, mapy i przewodniki wymaga cierpliwości i czasu, więc nie każdy mógłby sobie na to pozwolić. Teraz takie informacje są dostępne dla wszystkich zainteresowanych dzięki stronie www.przystanki.waw.pl, przygotowanej przez Magdalenę Cendrowską z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, pracowniczkę Zarządu Transportu Miejskiego. Co tam znajdziemy? Miasto, którego nie ma już od dawna, bo zostało zniszczone przez niemieckich okupantów w trakcie II wojny światowej i miasto, które jeszcze znamy, może nawet pamiętamy z własnych podróży, jednak zmieniające się na naszych oczach.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4007/1 (syg. daw. 1-G-4007)
Ludzie stojący na przystanku tramwajowym
sierpień 1938

Na łuku lub bez nazwy

Część mapy zawiera przystanki z 1925 roku, a część z 1994 roku. Te warstwy, nałożone na współczesny plan miasta dają obraz tego, jak zmieniała się stolica. Wiele ulic biegnie zupełnie inaczej, powstały nowe arterie, a tam gdzie kiedyś stały potężne zakłady przemysłowe, dziś mamy osiedla. W 1925 roku Warszawa tworzyła się na nowo, podobnie zresztą jak pięć lat po upadku komunizmu. Można jednak zapytać, czemu akurat te lata zostały wybrane, skoro komunikacja miejska w Warszawie ma o wiele dłuższą historię, nawet w swojej zelektryfikowanej wersji? Odpowiedź jest prosta - wcześniejsze plany były dużo mniej precyzyjne. Czasami przystanki zaznaczone były jako jeden dla dwóch kierunków, albo nie zostały dopisane ich nazwy, zostały umieszczone na łuku drogi, albo wręcz odwrotnie – narysowane na środku skrzyżowania.

Być może taka nieścisłość brała się z niedokładności drukarskich, a może z niedbalstwa autorów wcześniejszych przewodników. W opracowaniu „Tramwaje i autobusy miejskie w Warszawie. Przewodnik oficjalny" z 1925 roku już tych błędów nie było. Dla każdej linii wymienione są przystanki w jedną jak i drugą stronę, jeśli oczywiście mają one inne nazwy. Dla każdej linii została też rozrysowana mapka i dzięki temu wiadomo, czy przystanek znajdował się przed czy też za skrzyżowaniem. Precyzyjne narysowanie tras było bardzo ważne, bo przewodnik miał służyć pomocą pasażerom. W środku zamieszczona została instrukcja korzystania: *Przejazd bezpośredni odbyć można wówczas, gdy przy obydwuch punktach na linjach, przez te punkty przechodzących, znajdują się jednak owe numery. Gdy jednak owych numerów niema, to znaczy, że gdzieś po drodze linja odjazdu zbacza i w tym miejscu należy się przesiąść do tramwaju innej linji, której numer znajduje się w pobliżu miejsca przesiadania i punktu do którego się zmierza.*



fot. NAC, sygn. 3/51/0/6.20/170/2 (syg. daw. 51-170-2)
Autobus Chausson w okolicach Huty Warszawa.
Widoczny słup przystanku autobusowego
1958



fot. NAC, sygn. 3/40/0/3/73 (syg. daw. 40-3-73)
Huta Warszawa, pętla autobusowa
1973

Dzięki takim rysunkom da się rozwiązać nawet komunikacyjne zagadki, jak choćby tę z Placu A. Zawiszy, gdzie już wtedy było wiele przystanków i trzeba było się zastanowić, które z nich przypisać do poszczególnych linii. Zdarzały się też oczywiście pomyłki i to całkiem spore, jak pomylone nazwy ulic Dzikiej i Gęsiej.

Przystanki, zaznaczone w przewodniku z 1925 roku pokazywały starą siatkę ulic i dzięki temu możemy zobaczyć, że dzisiejsza ulica M. Anielewicza przechodziła w tamtym czasie w Nalewki i dalej we Franciszkańską. Dzięki rysunkom można też odtworzyć w terenie ślady komunikacji, zachowane nawet dzisiaj, np. kiedyś na ulicy Powązkowskiej była pętla tramwajowa i po układzie dzisiejszych ulic można się domyślać, w którym miejscu. Historyczne przystanki nałożone na współczesny plan powalają zweryfikować nasze wyobrażenia.

Obrzeża ludzi pracy

Jako mieszkanka Woli od urodzenia, w dodatku zakochana w tej części Warszawy, autorka pracy chciała jak najdokładniej zbadać tamte okolice. Wiadomo, że ulicą J. Bema przed wojną jeździły tramwaje, ale o tym, że znajdowała się tam też Fabryka Bawełniana Wola nie każdy wie, nawet miłośnik tej dzielnicy. W tej dzielnicy już przed wojną znajdowało się wiele zakładów przemysłowych, stąd nie powinna dziwić nazwa przystanku „Gazownia". Nie było jednak nigdzie kropki, oznaczającej jego dokładne miejsce w terenie, dlatego na stronie www.przystanki.waw.pl znajdziemy jedynie jego orientacyjną lokalizację.

Ten fragment Woli ma jeszcze jedną zagadkę, która pasjonatów komunikacji skłania do poszukiwań. Gdzie zawracały tramwaje? Czy wjeżdżały w dzisiejszą ulicę M. Kasprzaka (wtedy Dworska), czy jednak wcześniej kończyły bieg? Autorka strony jest zdania, że przed wojną tramwaje na tę ulicę raczej nie wyjeżdżały, była to tylko malutka dróżka.

Zdecydowała się więc zaznaczyć przystanek na J. Bema, bo gdzieś w tamtym rejonie tramwaje musiały mieć trójkąt torowy.

Podobnie było na Okęciu – tutaj też lokalizacja przystanku jest umowna. W tamtym czasie działała tam fabryka silników lotniczych i dlatego w tamtym rejonie umieściła orientacyjnie przystanek, bo przecież warszawiacy musieli jakoś do pracy dojeżdżać.

Centrum miasta przecięte

Tutaj, jak to w centrum, przystanki zostały zaznaczone z reguły precyzyjnie. Z planów wynika, że w rejonie Placu Żelaznej Bramy były podwójne przystanki. Jeden nazywał się Przechodnia (tak jak ulica w tamtej okolicy), a drugi Plac Żelaznej Bramy. Niektóre obsługiwały tramwaje, skręcające w rejon dzisiejszego Placu Bankowego, a kolejne dla innych linii, jadących na Plac Grzybowski.

Plany, zamieszczone w przewodniku pokazują, że ulicą Twardą jeździł wtedy tramwaj. Składy docierały do dzisiejszej stacji Warszawa Ochota. Dalej się nie przebijały, bo przez miasto przebiegały tory kolejowe. Tramwaje nie tworzyły w tamtej części Warszawy spójnego systemu, bo nie łączyły się z tramwajami na ulicy Grójeckiej i w Al. Jerozolimskich.

Tak było przed wojną, kiedy stolica nosiła jeszcze wyraźne ślady panowania zaborcy. Dla Rosjan ważniejszy był kierunek wschód – zachód i tory kolejowe niż wygoda podróżowania mieszkańców z północy na południe.

Zniszczenia wojenne wymusiły zbudowanie miasta praktycznie od nowa, więc zmienił się też układ ulic, powstały nowe zakłady pracy i to nawet wielkie kombinaty, jak na północy Huta Warszawa, a na

fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/46/3 (syg. daw. 440-W-46-3)
Skrzyżowanie ul. Żelaznej i Grzybowskiej. Z prawej strony fragment fabryczki T. Godlewski i S-ka (d. Duschik i Szolce). Na jezdni widoczne autobusy Jelcz 272 MEX linii 355 i 155
1974



Woli wiele fabryk. To wszystko widać też w historii warszawskich przystanków. Tutaj nieocenioną pomocą dla autorki były Atlasy Sieci MZK i ZTM, udostępnione dzięki uprzejmości byłego pracownika ZTM Grzegorza Gałęzowskiego oraz Bartłomieja Maciejewskiego z serwisu www.trasbus.com.

Czego ciekawego możemy się dowiedzieć? Przy hucie, zajmującej olbrzymi obszar miasta, istniały w zasadzie dwie pętle. Jedna od północy, a druga od południa. Dojeżdżały tam zarówno tramwaje, jak i autobusy. Przystanki miały swoje piękne nazwy, niekoniecznie wiążące się z przemysłowym charakterem okolicy, np. Improwizacji (dziś nie istniejący) czy Heroldów, pochodzące od istniejących do dziś ulic.

Komputery na sztandary

Przeglądając stronę www.przystanki.waw.pl właściwie w całej Warszawie możemy trafić na jakieś ciekawostki. W 1994 roku nie było jeszcze w stolicy otwartego nawet ursynowskiego odcinka metra, a o drugiej linii, łączącej oba brzegi Wisły nikt chyba realnie nie myślał. Dzisiaj na Młynowie mamy przystanki z dopiskiem „Metro", ale wcześniej, jeszcze wcale nie tak dawno, było to PKP Młynów, przedtem PKP Koło, a jeszcze wcześniej ZKS Olimpia. Boiska klubu jeszcze tam są, ale komunikacyjna historia poszła do przodu.

Zniknęły też nazwy (choć nie przystanki) powiązane z zakładami przemysłowymi lub innymi obiektami, przy których kiedyś się znajdowały. I tak Marcelin-WFTS stał się Marcelinem, Hala MERA (teren klubu tenisowego istniejącego do dziś) zyskała nazwę Rondo Zesłańców Syberyjskich, a Unitra-CEMI (od zakładu produkującego m.in. układy scalone to dzisiaj po prostu zespół przystankowy Domaniewska. W okolicach zajezdni Kleszczowa był też przystanek Zakład Komputerów. Dziś nikt nie ekscytowałby się zakładem produkującym sprzęt elektroniczny, ale w tamtych czasach uznano, że warto nazwać tak przystanek. Ciekawe zresztą, czy gdyby te zakłady dalej istniały, to i tak zachowałyby swoje nazwy. W końcu w czasach gospodarki wolnorynkowej mogłoby to być uznane za lokowanie produktu.

Tak można wymieniać jeszcze długo, a starsi warszawiacy z rozrzewnieniem mogą wspominać nazwy RSW Transport czy Elektromontaż. Przy nazwie przystanku Wilanowska w papierowym Atlasie znalazł się nawet ręczny dopisek „Metro" – jako zapowiedź nadchodzących zmian komunikacyjnych. Dawny przystanek „Radiokomitet" to dzisiaj „Polskie Radio". Wiatr zmian zahaczył też o Zarząd Transportu Miejskiego, którego poprzednia siedziba mieściła się obok przystanku „Mennica". Wcześniej w tamtym miejscu istniały zakłady winiarskie „Warsowin".

Niektóre zmiany były spowodowane zmianą ustroju i zastąpieniem bohaterów słusznie minionych innymi patronami. Zmieniały się nazwy ulic, to i zmieniały się nazwy przystanków i dzięki temu swój przystanek ma np. generał August Emil Fieldorf „Nil", a z ulic zniknął Bolesław Bierut. Zniknęły też jednak przystanki „Axentowicza", istniejące jeszcze na początku lat 90. Ulica na Wawrze dalej istnieje, a powód zmiany nazwy jest inny niż „wiatr historii" – została przedzielona przez Narodowy Instytut Kardiologii.

Warszawa się zmienia, a wraz z nią i Warszawski Transport Publiczny, którego częścią są przystanki. Warto te zmiany dokumentować, żeby po latach móc wspominać i po prostu znać historię swojego miasta. ▪



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/5848 (syg. daw. 1-G-5848)
Hale Mirowskie przy pl. Żelaznej Bramy w Warszawie







PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny | Rzeczpospolita Polska | Mazowsze. serce Polski | Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego





Warszawa